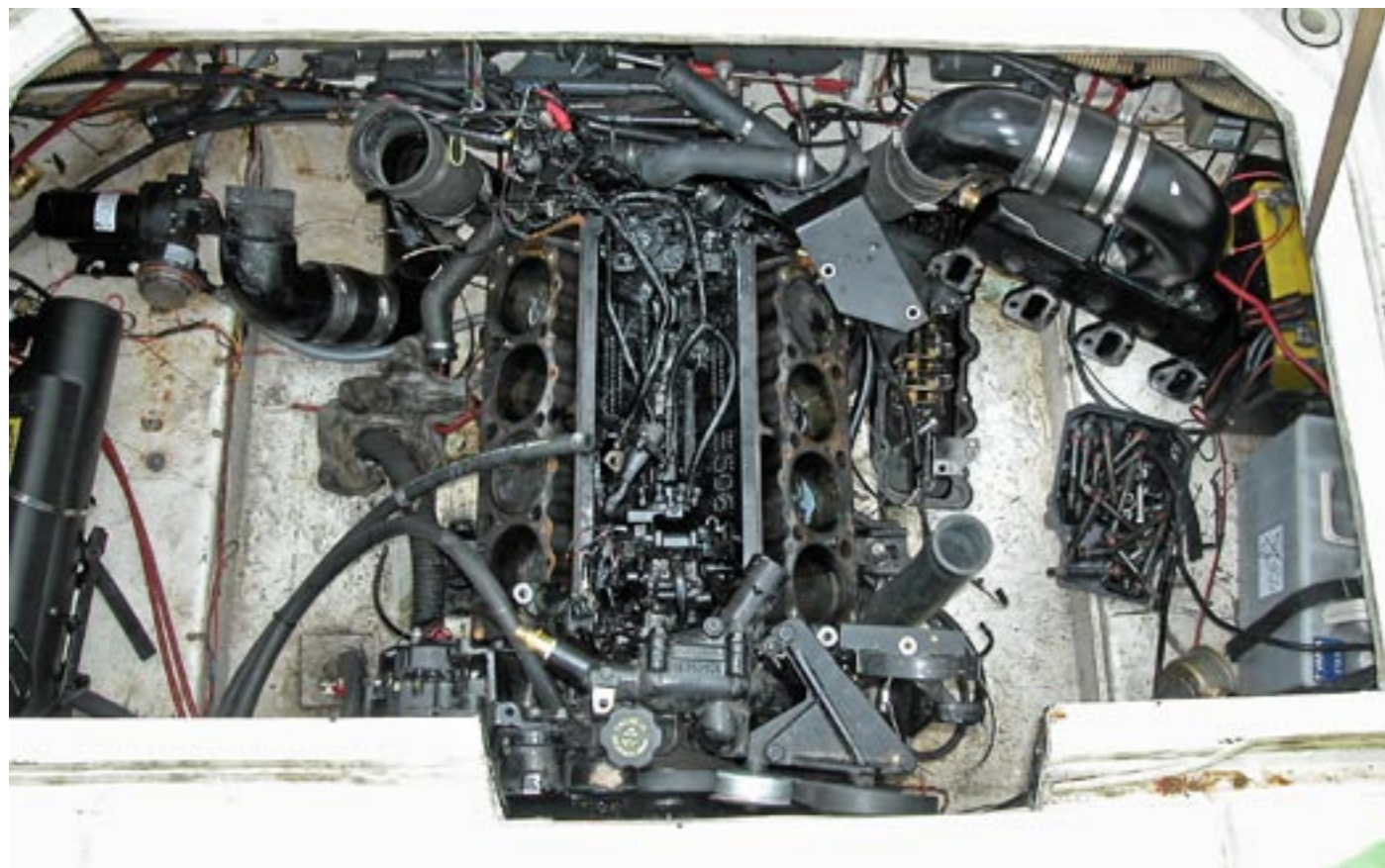


Inte bara att byta motor!

Bosses Bayliner 2556 har en sjuk motor och stor knöl på akterdurken.



"Bosse snickares" överhettade motor utan toppar i väntan på vem som ska ta ansvar.

Ganska många motorbåtsägare funderar över att byta motor. Skälet kan vara ekonomi med avseende på valet av diesel kontra bensin. Intressant är också fartpotentialen, då man som regel gärna byter till en starkare motor. Vad båtägarna ofta inte har kunskap om är de tekniska problem som medföljer vid ett motorbyte. Man litar självklart på installatören, men det kan vara mycket bedrägligt för det är inte alltid som dessa har full kunskap om båtkonstruktion. Båtägare som gör motorbytet själva förväntar sig få all nödvändig information från återförsäljaren. Men här föreligger samma bekymmer: bristande kunskap.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

Jag har som båtbesiktningsman flera uppdrag som leder till åtal mot så kallade installatörer, vilka gjort ett fuskjobb eller helt enkelt inte begriper bättre, eller rent av saknar moral. Flera samtal har kommit från olyckliga båtägare som själva köpt och bytt motor och där det i princip inte fungerar alls. Och jag för-

står det, för av samtalen kan jag utrona att de saknar kunskap. Främst handlar det om att man av utrymmesskäl bytt från en bensin V8 på 150 till 250 hk till en diesel V8.

INTE SÄLLAN är det en motor från MarineDiesel i Ängelholm som är inblandad, därför att

dessa ofta passar in på motorbådden. Direkt ska sägas att detta är motorer baserade på en stark motorkonstruktion bland annat avsedda för den amerikanska militärjeepen Humvee. MarineDiesel köper och marinkonverterar motorerna samt förser dem med en svensk Lysholmskompressor. Marinkonvertering på det här planet innebär mycket avancerad teknik.

Tanken med kompressorn är att man önskar en råstark drivkälla redan från låga varv, till skillnad från turboladdning där effekten infinner sig först när det blivit fart på avgaserna. Men enligt uppgift förekommer även versioner med turbo, då det visat sig inte alltid så lämpligt med kompressor.

Samma motorblock, som också passar på många motorbåddar, förekommer sedan länge i en annan väl beprövad, mer lågvarvig turboversion i olika effektstorlekar under namnet Peninsular Engines.

PROBLEM MED anpassning av installationen till skrovets bärande bottenyta och all annan teknisk kringutrustning gör att till exempel den svenska generalagenten för Peninsular Engines, varvet Mobil Marin Motor Service i Åkersberga, alltid själva står för montage och anpassning till båten, detta för att nå ett fullgott resultat. Det går inte att bara byta motor, tanka diesel och åka iväg. Problemet är kringutrustningen



På denna motor syns den grova slangen tydligt.



Fotot visar den plats som länsumpen stod monterad på. Ovanför ser man den grova slangen och även remskivan skyftar i överkant på bilden.



Det från början släta lastutrymmet förstördes med en "aluminiumbula" utan ljudisolering.

som redan sitter i båten. Detta innebär förändrade krav på luft- och bränsletillförsel, kylvatten in och ut, transmissioner, utväxling, trimplan, duo- eller singelpropp, propellerval, bladval, stigning samt avgassidan. Till detta kommer, ibland t.o.m. oöverstigligena, problem med båtens totalvikt, bottenvinkel, balanscentrum och motorvikten.

Om inte alla faktorer tillsammans är i samklang fungerar det illa, eller ännu värre inte alls. Båten kommer kanske inte ens upp i planingsfart. Och om den når planingsfart kan du tvingas åka ganska fort för att hon inte ska sjunka igenom till halvt displacementgående. Med andra ord, om du inte är rejält kunnig så gör inte motorbytet

självt och ta inte hjälp av "Bror Kunnig". Vänd dig istället till ett proffsvarv med garantier för fullgott arbete

SEN HAR VI fall som efter fyra år fortfarande inte fungerar. Exempelvis "Bosse Snickares" yrkesbåt, en Bayliner 2556 - 88. I den satt vid köpet en 17 år gammal VP bensin V8 med VP singeldrev. Skälen till bytet var många. Ökad fart, trygg dieseldrift och ekonomi, men framförallt att det inte skulle krävas någon ombyggnad av motorbådd, maskinrum och akterdurk som också används som lastutrymme.

Med leverans inom 14 dagar och alla övriga utlovade löften, samt en fartgaranti om minst

35 knop, betalade Bosse den 6 oktober 2004 70.000 kronor i handpenning och beställde en MarineDiesel 250 hk av märkets dåvarande representant på den svenska marknaden BK Marin i Åkersberga.

Omgående ska nämnas att namnet BK Marin står för initialerna i dåvarande ägarens namn "Bror Kunnig". Idag ägs och drivs företaget under samma namn men av seriösa ägare som även anlitas av branschkollegor. Bokstävorna BK står idag snarare för BåtKultur.

Under de följande åtta veckorna fick Bosse 25-30 samtal angående de förvecklingar, förseningar, förändringar och annat som uppstod under montaget.

Den 10 december samma år

fick Bosse beskedet att "BK" måste göra en 6 cm hög och en kvadratmeter stor bula på akterdäcket för att motorn inte rymdes!

Nio veckor och rejält förse- nat, den 14 december 2004, levererades båten med den nya motorn. När Bosse startade motorn förde den ett våldsamt oväsen. Svänghjulet svarvade mot svänghjulskåpan varför motorn lyftes ur omgående. BK hade således inte ens startat motorn och än mindre provkört den inför leverans.

HALV NIO på kvällen, efter att Bosse överlämnat en postväxel på 170.000 kronor, kunde Bosse vidta hemfärden i decembermörkret ut till sin bostad i ►



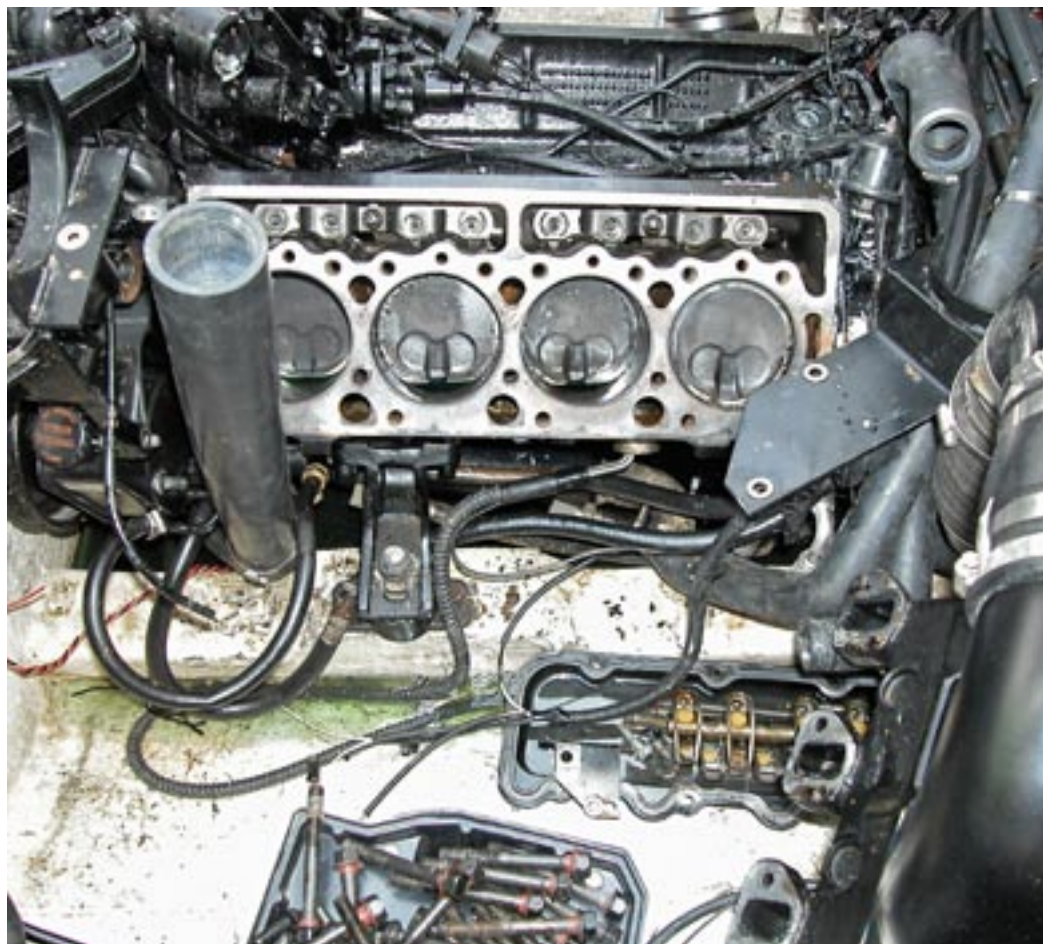
Den av remskivan sönderskavda grova kylslangen.



Sprickan syns tydligt mellan in-sugsventilen i vänster förbränningsrum och avgasventilen till höger i det andra förbränningsrummet.



En av de spruckna topparna.



En bedrövlig syn för båtägaren. En till hälften nerriven motor med glykolvatten stående i cylindrarna.

► Stockholms skärgård. Och han gjorde det i maklig takt, för att ordentligt köra in motorn.

PÅ GRUND AV semester kördes båten inte igen förrän en månad senare, då under en resa till Ljusterö, utbröt kraftig rökutveckling och Sjöräddningen larmades. Ingen överhettning varning hade förekommit, men motorn blev så kraftigt överhettad att färgen brann och flagnade på topplocken. Båten bogserades till hemmahamnen. Det som sedan hände under det närmaste året var en rad olika turer mellan Bosse och BK som befann sig i USA.

Efter en tid stod det dock klart att BK hävdade att man inte tog på sig någon garanti-reparation, utan menade att Bosse inte kollat temperaturmätaren – men överhettning-larmet var inte ens inkopplat!

I detta läge fick jag uppdraget att försöka utröna orsaken till motorhaveriet. Jag konstaterar att en grov kylslang från cirkulationspumpen som går tvärs under motorn blivit klämd mot en bottenmonterad länsypump i kölsvinet. Också att slangen därmed tryckts fram mot nedre remskivan som skavt ett hål på slangen.

DETTA ÄR ETT solklart garantifall och ett fabulöst misstag av leverantören som orsakat att båda topplocken spruckit och att det med stor sannolikhet föreligger även andra inre allvarliga motorskador.

Jag skriver i min rapport den 7 juni 2005: "En fullständig demontering av motorn med toleransmätning gjord av MarineDiesel är det enda riktiga."

Förvisso kan vi konstatera att MarineDiesel inte tycks vara så

noga med vem man väljer som svensk huvudrepresentant och man försvarar sig juridiskt korrekt med att detta är representantens ansvar. Okej. Men var ligger deras eget "marknadsansvar" då representanten försvinner ur landet och mekanikern säger upp sig? Att MarineDiesel ställde upp med nya topplock, spridare och packningar var långt ifrån tillräckligt.

Båten fick flyttas till ett annat företag med dyra räkningar som följd, men har efter detta med möda och obelastad nått drygt 20 knop, fast då blev den åter igen överhettad. Motorn är fortfarande rejält sjuk och har felaktig kompression på flera cylindrar.

HÄR BEHÖVS en djupare teknisk undersökning. Dels av motorn, dels också för att få båt, motor, kylning, drev och övrig

teknisk kringutrustning i harmoni. Till detta krävs professionellt varvsfolk som begriper vad de håller på med.

FÖR BOSSE och hans yrkesbåt blev läget mildt sagt bekymmersamt och mycket frustrerande med en total förlust på runt 350.000 kronor. Advokat koplades in och det föreligger sedan länge en stämning från Bosse på en person med initialerna BK bosatt i USA eller Karibien eller kanske i Sverige igen.

Vad du än gör när det snackas om ny motor i båten du tänker köpa: kolla upp vem som gjort jobbet! □

Fotnot: Ronald Rybbe är auktoriserad medlem i Båtbesiktningsmännens Riksförening och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se